



Projekt **Dorfstrasse Meilen**  
**Auswirkungen Begegnungszone**

Auftraggeber Gemeindeverwaltung Meilen  
Tiefbauabteilung  
Tiefbau, Umwelt, Landschaft  
Bahnhofstrasse 35  
CH-8706 Meilen

Kurzbericht-N° 1821-05-100  
Projekt-N° 1821  
Datum / Visum / Version 23. August 2018 / SF, RK / V 1.0  
Beilagen –  
Seite 1/12

## Einleitung / Ausgangslage

Die Gemeinde Meilen plant im Bereich des Bahnhofs Meilen auf Abschnitten der Dorf- und Bahnhofstrasse eine Begegnungszone einzurichten. Ein entsprechendes Gutachten wurde bereits durch die Firma Suter•von Känel•Wild•AG erstellt [1]. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass eine Begegnungszone beim Bahnhof Meilen sinnvoll, zielführend und seitens der Kantonspolizei bewilligungsfähig ist.

Das Vorprojekt wurde während 30 Tagen aufgelegt, worauf diverse Einsprachen bei der Gemeinde eingingen. Für Verunsicherung in der Bevölkerung sorgten mögliche Verkehrsverlagerungen infolge der Begegnungszone auf das umliegende Strassennetz, insbesondere auf die Bruechstrasse.

Zur Abschätzung möglicher Verlagerungen wurde zuerst der effektive Durchgangsverkehr mit Hilfe einer Nummernschilderhebung ermittelt. Im Anschluss wurden die zu erwartenden Auswirkungen durch die Begegnungszone analysiert und beurteilt. Nebst der Bruech- und See- strasse erfolgten auch qualitative Aussagen zu den weiteren umliegenden Quartierstrassen.

AKP  
Verkehringenieur AG

Eichstrasse 25  
CH-8045 Zürich

Habsburgerstrasse 26  
CH-6003 Luzern

Tel. 058 261 61 00  
[www.akpag.ch](http://www.akpag.ch)  
[info@akpag.ch](mailto:info@akpag.ch)

## Grundlagen

### Verwendete Quellen

- [1] Gemeinde Meilen: Begegnungszone Dorfstrasse–Bahnhofstrasse – Gutachten, Suter•von Känel•Wild•AG, 09.03.2018.
- [2] Gemeinde Meilen: Begegnungszone Dorfstrasse–Bahnhofstrasse – Signalisationsplan 1:500, 28.03.2018.
- [3] Gemeinde Meilen: Verkehrserhebung Bruechstrasse 65 – Auswertung viacount II, Erhebungsperiode: 05.-19. Mai 2017.
- [4] Genossenschaft Migros Zürich. Arealentwicklung Beugen, Meilen – Verkehrsplanung und –gutachten. 14. Juli 2017.
- [5] Kanton Zürich, Tiefbauamt (TBA): Verkehrsmessstellen motorisierter Individualverkehr, Daten von 2017, Zugriff über maps.zh.ch am 18.07.2018.
- [6] Google LLC: google maps - Routenplaner. Zugriff 18.07.2018.
- [7] Bundesamt für Strassen (ASTRA): Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung, verkehrsteiner AG, Bern, Forschungsauftrag SVI 2006/002, Oktober 2013.

### Verwendete Abkürzungen

DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
Fz	Fahrzeuge
H	Stunde

## Analyse Strassennetz und Nutzungen im Umfeld

### Strassennetz bestehend

Die Dorfstrasse führt mitten durch das Zentrum von Meilen am Bahnhof vorbei. Aufgrund ihrer Lage kämen als alternative Routen die See- und die Bruechstrasse in Frage (vgl. Abb. 1).

Gemäss dem Gutachten Begegnungszone Dorfstrasse-Bahnhofstrasse [1] liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Dorfstrasse bei ca. 7'000 Fahrzeugen, wobei sich dieser zu etwa gleichen Teilen auf die beiden Fahrtrichtungen verteilt.

Auf der Bruechstrasse ist der Abschnitt zwischen der Pfannenstielstrasse und der Bergstrasse bereits als Tempo 30-Zone signalisiert. Auch auf der Strecke zwischen Kühgasse und Pfannenstielstrasse ist der Strassenquerschnitt durch seitliche Parkierung und horizontale Versätze stark eingeschränkt. Die schmalsten Stellen weisen eine Fahrbahnbreite von ca. 4.30 m auf. Die Durchfahrt ist aufgrund der verkehrsberuhigenden Massnahmen erschwert und das Kreuzen zweier Personenwagen nicht überall möglich. Auf Höhe der Hausnummer 65 wird die Bruechstrasse täglich von ca. 2'200 Fahrzeugen befahren [3].

Die Kirchgasse ist als Begegnungszone gestaltet, der obere Teil ab der Dorfstrasse bis Schulhausstrasse wird im Einbahnregime betrieben (Fahrtrichtung See gestattet).

Die Seestrasse ist mit einem Querschnitt von 8.50 m am besten ausgebaut und nimmt den meisten Verkehr auf. Es liegen verschiedene Verkehrsmessstellen des Kantons Zürich auf der Seestrasse im Umfeld des Projektperimeters. Die Messstelle Nr. 591 in Obermeilen weist einen DTV von 12'360 und die Messstelle Nr. 491 zwischen Meilen und Feldmeilen einen DTV von 15'380 Fahrzeugen auf [5]. Der effektive DTV im Betrachtungsperimeter dürfte etwa dazwischen liegen. Im analysierten Abschnitt befinden sich drei Lichtsignalanlagen (vgl. Abb. 1).



Abb. 1 Übersicht Dorfstrasse und umliegendes Strassennetz

## Projekt Begegnungszone

Die Begegnungszone soll auf der Dorfstrasse zwischen dem Knoten Dorf- / Burgstrasse bis zum Bushof und auf einem kurzen Stück der Bahnhofstrasse realisiert werden (vgl. Abb. 2). Die engste Stelle ist 5.40 m breit, das Kreuzen eines Personenwagens mit einem Lastwagen / Bus ist weiterhin möglich.



Abb. 2 Signalisationsplan Begegnungszone Dorf- / und Bahnhofstrasse Meilen [2]

## Nutzungen im Umfeld der Dorfstrasse

Im Umfeld der Dorfstrasse befindet sich eine Vielzahl von verschiedenen Nutzungen. Direkt an der Dorfstrasse liegt der Bahnhof Meilen, wo die S-Bahn-Linien S6, S7 und S16 (nur als Zusatzzug) halten. Neben dem Bahnhof befindet sich der Bushof, welcher von den Linien 921, 922, 923 und 925 bedient wird.

Im näheren Umfeld der Bahnhofstrasse bestehen nebst mehreren Restaurants und Bäckereien auch diverse Einkaufsmöglichkeiten, unter anderem sind auch die gängigen Grossverteiler vertreten. Auch Versicherungsgesellschaften, Banken und eine Filiale der Post sind vorhanden. Nördlich des Bahnhofs steht die Produktionsanlage der Midor AG. Diese wird aber über die Bruechstrasse erschlossen und hat kaum Einfluss auf den Verkehr auf der Dorfstrasse.

Entlang der gesamten Dorfstrasse bestehen Längsparkfelder. Im Bereich des Bahnhofs sind diese teilweise als Kiss & Ride ausgewiesen. Zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten sind in den Tiefgarage Migros-Coop und der Tiefgarage unter dem Dorfplatz vorhanden. Weiter gibt es einen Park+Ride Parkplatz.

## Erkenntnisse aus Begehung & Befahrung

Während der Begehung der Dorfstrasse wurde beobachtet, dass bereits im bestehenden Zustand einige Personen die Strasse auch abseits der Fussgängerstreifen queren. Gemäss dem Verkehrsgutachten Begegnungszone Dorfstrasse - Bahnhofstrasse [1] liegt dieser Anteil bei 15% aller Querungen.

Weiter wurde beobachtet, dass Kiss & Ride auch ausserhalb der markierten Parkfelder stattfindet. Personen werden am Strassenrand aus- oder eingeladen, wo der Platz bzw. der stockende Verkehrsfluss es gerade erlauben.

## Nummernschilderhebung

### Vorgehen Erhebung

Mit Hilfe der Nummernschilderhebung soll der Durchgangsverkehr auf der Dorfstrasse ermittelt werden. Beim Durchgangsverkehr handelt es sich um den Teil des Verkehrs, welcher die Dorfstrasse (oder weitere Relationen) durchquert, ohne einer Tätigkeit (z.B. Einkauf, Kiss&Ride) nachzugehen. Dieser Verkehr kann sich potentiell durch eine Veränderung des Verkehrsregimes auf der Dorfstrasse auf andere Routen verlagern.

Die Nummernschilderhebung wurde am Dienstag, 12. Juni 2018 während dem Zeitraum zwischen 16.00 und 18.30 Uhr durchgeführt. Dieser Zeitraum umfasst die klassische Abendspitzenstunde.

Die Erhebung erfolgt an vier Standorten: Knoten Dorf- / Seestrassen (A), Dorf- / Burgstrasse (B), Dorf- / Bergstrasse (C), und Berg- / Seestrassen (D). Dabei werden beide Fahrrichtungen jeweils separat aufgenommen (Kleinbuchstabe „w“ für Fahrtrichtung Westen bzw. „o“ für Osten). An den Standorten B und C wird zusätzlich notiert, ob die Fahrzeuge von / nach oben (Burg- / Bergstrasse) oder von / nach unten (Seestrassen) fahren.



Abb. 3 Standorte der Nummernschilderhebung

Während der Erhebung werden die vier letzten Ziffern bzw. Buchstaben aller Fahrzeugnummernschilder (Personenwagen, Lastwagen und Bus), die an den Standorten vorbeifahren, aufgenommen. Anhand einer Auswertungsroutine und unter Berücksichtigung der Fahrzeit wurde anschliessend ausgewertet, welche Routen von den Fahrzeuginsassen gewählt wurden.

## Verkehrsbelastung und Durchgangsverkehr

Die Ergebnisse der Nummernschilderhebung können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Die erste Tabelle beinhaltet die Anzahl der an den einzelnen Erhebungsstandorten zur jeweiligen Zeit aufgenommenen Fahrzeuge.

Zeit	Aw	Ao	Bw	Bo	Cw	Co	Dw	Do
16-17.00 Uhr	542	703	234	290	259	250	518	655
17-18.00 Uhr	581	885	247	352	304	336	613	855
18-19.00 Uhr*	550	862	254	286	254	322	490	758

Tab. 1 Erhobene Verkehrsmenge an den Erhebungsstandorten (\*18.00 - 19.00 Uhr interpoliert) [Fahrzeuge / Stunde]

Die nachfolgende Tabelle (Tab. 2) zeigt, wie gross der Anteil an Fahrten von wo nach wo bzw. wie gross der Anteil Zielverkehr ist. Aufgrund der Doppelzählungen (Fahrzeug fährt an mehr als zwei Erhebungsstandorten vorbei), müssen diese vom gesamten Durchgangsverkehr wieder abgezogen werden, damit das effektive Verhältnis zum Zielverkehr ermittelt werden kann.

von	Verkehrsbelastung [Fz / 2.5h]	nach Aw	nach Bw	nach Bo	nach Cw	Nach Co	nach Do	Doppelzählungen [Route, Anteil]	*	Durchgangsverkehr	Zielverkehr
<b>Ao</b>	2'019	-	-	11%	-	2%	44%	Ao>Bo>Co 2%	-	55%	45%
<b>Bo</b>	785	-	-	-	-	28%	17%	Bo>Co>Do 15%	2%	30%	70%
<b>Cw</b>	690	7%	28%	-	-	-	-	Cw>Bw>Aw 6%	1%	29%	71%
<b>Dw</b>	1'376	41%	7%	-	19%	-	-	Dw>Cw>Bw 7%	-	59%	41%

Tab. 2 Matrix Durchgangs- und Zielverkehr (\* Anteil Fahrzeuge, welche Teile der Dorfstrasse befahren und via Bahnhof- / Rosengartenstrasse oder Kirchgasse auf die Seestrasse Richtung Feldmeilen oder Uetikon fahren)

Die Auswertung ergab, dass die Fahrzeuge welche vom Standort Bo nach Do oder Cw nach Aw verkehren, ohne dabei vollständig über die Dorfstrasse zu fahren (ohne den Standort Co bzw. Bw zu passieren) ca. 1 bzw. 2% ausmacht.

Der Durchgangsverkehr auf der Dorfstrasse beträgt in beide Richtungen ca. 30%, wenn die max. Reisezeit über die Dorfstrasse (von Standort Bo nach Co und von Cw nach Bw) mit 5 Minuten angenommen wird. Diese ist eher grosszügig gefasst, da eine effektive Fahrzeit von ca. 3-4 Minuten realistischer ist, um die Dorfstrasse in diesem Abschnitt zu befahren.

Wie bereits erwähnt wurde bei der Begehung beobachtet, dass Personen im Bahnhofsbereich am Strassenrand ein- oder ausgeladen werden. Was bei einer guten zeitlichen Abstimmung nur wenige Sekunden Verlängerung der Reisezeit verursacht, sodass diese Fahrzeuge ebenfalls in den Durchgangsverkehr fallen. Es ist daher eher von einem etwas geringeren effektiven Durchgangsverkehrsanteil von ca. 25% auszugehen.

Die Verteilung der Routenwahl ist über die erhobenen zweieinhalbstunden relativ konstant.

Die detaillierte Verteilung des Durchgangsverkehrs über die Dorfstrasse entsprechend den möglichen Routen kann pro Fahrtrichtung den nachfolgenden Abbildungen entnommen werden.

Die Pfeile symbolisieren jeweils eine der vier möglichen Routen (z.B. Route 2: Burgstrasse via Dorfstrasse in die Seestrasse bzw. umgekehrt). In den Kästen ist die absolut erhobene Anzahl Fahrzeuge pro Route sowie deren Anteil an allen den entsprechenden Erhebungsstandort (Bo bzw. Co) passierenden Fahrzeugen eingetragen (Zeitraum: 16.00 – 18.30 Uhr).

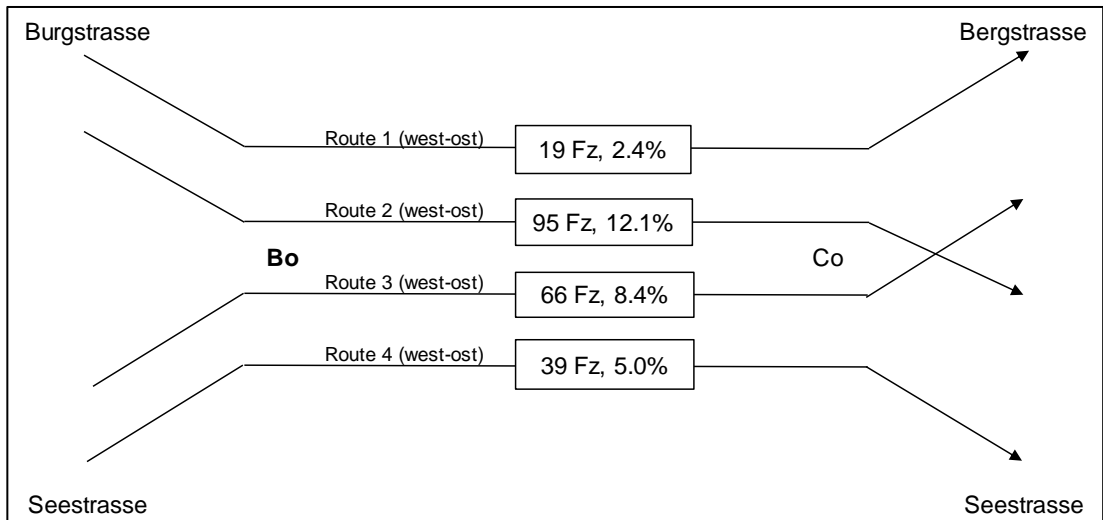


Abb. 4 Angaben Anteil Durchgangsverkehr an gesamt Verkehr Fahrtrichtung West-Ost, welcher auf der Dorfstrasse am Standort Bo (=100%) erhoben wurde (16.00-18.30 Uhr)

Das höchste Durchgangsverkehrsaufkommen erfolgt sowohl von West nach Ost, wie auch von Ost nach West über die Route 2 von der Burgstrasse über die Dorfstrasse auf die Seestrasse.

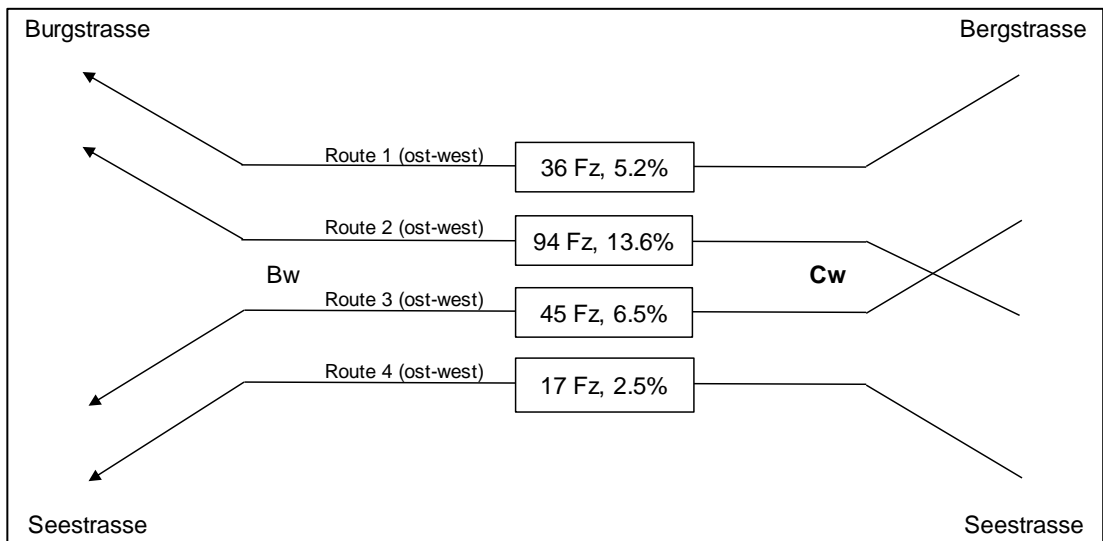


Abb. 5 Angaben Anteil Durchgangsverkehr an gesamt Verkehr Fahrtrichtung Ost-West, welcher auf der Dorfstrasse am Standort Cw (=100%) erhoben wurde (16.00-18.30 Uhr)

## Abschätzung Verkehrsverlagerungen

### Auswirkung Begegnungszone auf Reisezeiten

Als Richtwert für die gefahrene Geschwindigkeit auf der Dorfstrasse wird der  $V_{85}$ -Wert aus dem Verkehrsgutachten Begegnungszone Dorfstrasse - Bahnhofstrasse [1] entnommen. Dieser beträgt 32 km/h Richtung Post und 34 km/h Richtung Bergstrasse.

Der Abschnitt, auf dem die Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt werden soll, ist 260 m lang. Beobachtungen in anderen Begegnungszonen haben gezeigt, dass sich der Verkehrsfluss durch Begegnungszonen oft verbessert, da die Fussgänger die Strasse in der Regel vorausschauend und rücksichtsvoll Queren, anstatt über die fixen Fussgängerstreifen zu gehen [7].

Die Geschwindigkeitsdifferenz führt zu einer um ca. 20 Sekunden verlängerten Reisezeit. Da es sich um eine kurze Strecke handelt, ist die Erhöhung der Reisezeit im Hinblick auf ganze Fahrrouten von geringer Bedeutung.

Dazu kommt aber auch die subjektive Wahrnehmung der Fahrzeuglenker, welche bei einer signalisierten Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen grundsätzlich abgeschreckt werden, obwohl es sich immer noch um die schnellste Route handeln würde.

Die Dorfstrasse ist bereits im bestehenden Zustand in keinem Fall die deutlich schnellste Route. Daher müssen auch andere Gründe ausser der Wahl der kürzesten / schnellsten Route massgebend sein.

Gründe für Routenwahl über Dorfstrasse im bestehenden Zustand (inklusive Angabe, ob durch verändertes Verkehrsregime Verlagerungen möglich sind):

- Kürzeste / schnellste Route (Verlagerung ev. möglich)
- Ausweichen Tempo 30-Zone und horizontale Versätze auf Bruechstrasse (Verlagerung ev. möglich)
- *Vermeidung LSA auf Seestrasse (keine Verlagerung)*
- *Kiss & Ride bei Bahnhof / Bushaltestelle (keine Verlagerung)*
- *Fremder Suchverkehr (keine Verlagerung)*
- *Gewohnheit (keine Verlagerung)*
- *Andere nicht erfassbare Gründe (kaum Verlagerung)*

### Analyse Reisezeiten Alternativrouten

In den nachfolgenden Tabellen werden je Route die Reisezeiten ohne Begegnungszone den Reisezeiten mit Begegnungszone und den Reisezeiten auf Alternativrouten gegenübergestellt. Aufgrund der Reisezeiten und den oben definierten Gründe für eine Routenwahl über die Dorfstrasse wird abgeschätzt, wie sich die Routenwahl durch die Einführung der Begegnungszone verändert (letzte Spalte).

Die Reisezeiten für die einzelnen (Alternativ-)Routen werden anhand eines Online-Routenplanners [6] abgefragt. Die über den Tag variierenden Reisezeiten wurden berücksichtigt, es wurde eine eher schlechte Verkehrslage gewählt.



Oberdorf ↔ Oberdorf: Burgstrasse 110 ↔ Bergstrasse 120						
Zu-stand	Rou-ten-Nr.	Route	Länge [m]	Reisezeit [s]	Differenz Reisezeit Dorfstrasse Ist [s]	Routen-wahl (Anteil)
Ist	1.0	Burgstrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse	1'800	240	-	100%
Mit Be-geg-nungs-zone	1.0	Burgstrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse	1'800	260	+20	80%
	1.1	Burgstrasse – Seestrasse – Bergstrasse	2'600	300	+60	0%
	1.2	Burgstrasse – Bruechstrasse – Bergstrasse	1'500	180	-60	20%

Tab. 3 Übersicht der Reisezeiten für verschiedene Routen zwischen Burgstrasse und Bergstrasse

Bei der Route Nr. 1 ist nur von einer kleinen Verkehrsverlagerung auszugehen, da die Dorfstrasse auch heute nicht die schnellste Route ist. Der Durchgangsverkehr erfolgt aus anderen Gründen über die Dorfstrasse. Die Einführung einer Begegnungszone wird daher wenig Einfluss auf die Verlagerung haben, dennoch ist eine leichte Verlagerung auf die Bruechstrasse möglich.

Oberdorf ↔ Seestrasse (von / nach Osten): Burgstrasse 110 ↔ Seestrasse 770						
Zu-stand	Rou-ten-Nr.	Route	Länge [m]	Reisezeit [s]	Differenz Reisezeit Dorfstrasse Ist [s]	Routen-wahl (Anteil)
Ist	2.0	Burgstrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse – Seestrasse	1'500	240	-	100%
Mit Be-geg-nungs-zone	2.0	Burgstrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse – Seestrasse	1'500	260	+20	70%
	2.1	Burgstrasse – Seestrasse	2'100	240	+0	25%
	2.2	Burgstrasse – Bruechstrasse – Bergstrasse – Seestrasse Ost	1'800	240	+0	5%

Tab. 4 Übersicht der Reisezeiten für verschiedene Routen zwischen Burgstrasse und Seestrasse (von / nach Osten)

Bei der Route Nr. 2 ist mit leichten Verkehrsverlagerungen zu rechnen. Die Route über die Dorfstrasse als auch die alternativen Routen sind alle etwa gleich schnell. Darum kann es durch die Einführung der Begegnungszone zu Verlagerungen auf die See- und die Bruechstrasse kommen. Hierbei wird aber die Seestrasse der Bruechstrasse klar vorgezogen werden, da die Durchfahrt auf der Bruechstrasse aufgrund der verkehrsberuhigenden Elemente und der signalisierten Tempo 30-Zone sehr unattraktiv ist.

Seestrasse (von / nach Westen) ↔ Oberdorf: Seestrasse 510 ↔ Bergstrasse 120						
Zu-stand	Rou-ten-Nr.	Route	Länge [m]	Reisezeit [s]	Differenz Reisezeit Dorfstrasse Ist [s]	Routen-wahl neu (Anteil)
Ist	3.0	Seestrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse	1'700	300	-	100%
Mit Be-geg-nungs-zone	3.0	Seestrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse	1'700	320	+20	90%
	3.1	Seestrasse – Bergstrasse	1'800	180	-120	10%
	3.2	Seestrasse – Burgstrasse – Bruechstrasse – Bergstrasse	1'900	300	+0	0%

Tab. 5 Übersicht der Reisezeiten für verschiedene Routen zwischen Seestrasse (von / nach Westen) und Bergstrasse

Bei der Route Nr. 3 ist eine grosse Verlagerung unwahrscheinlich, da die Dorfstrasse auch heute nicht die schnellste Route ist. Der Durchgangsverkehr muss aus anderen Gründen über

die Dorfstrasse erfolgen, welche von der Einführung einer Begegnungszone kaum beeinflusst werden. Leichte Verlagerungen können ev. auf die Seestrasse erfolgen.

Seestrasse ↔ Seestrasse: Seestrasse 510 ↔ Seestrasse 770						
Zu-stand	Rou-ten-Nr.	Route	Länge [m]	Reisezeit [s]	Differenz Reisezeit Dorfstrasse Ist [s]	Routen-wahl (Anteil)
Ist	4.0	Seestrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse – Seestrasse	1'300	300	-	100%
Mit Be-geg-nungs- zone	4.0	Seestrasse – Dorfstrasse – Bergstrasse – Seestrasse	1'300	+20	320	90%
	4.1	Seestrasse West – Seestrasse – Seestrasse Ost	1'300	120	-180	10%
	4.2	Seestrasse – Burgstrasse – Bruechstrasse – Bergstrasse – Seestrasse	2'200	360	+60	0%

Tab. 6 Übersicht der Reisezeiten für verschiedene Routen zwischen Seestrasse (von / nach Westen) und Seestrasse (von / nach Osten)

Bei der Route Nr. 4 ist eine grosse Verlagerung ebenfalls unwahrscheinlich, da die Dorfstrasse auch heute nicht die schnellste Route ist. Der Durchgangsverkehr erfolgt aus anderen Gründen über die Dorfstrasse, welche von der Einführung einer Begegnungszone nicht beeinflusst werden. Leichte Verlagerungen können ev. auf die Seestrasse erfolgen.

## Erwartete Verkehrsverlagerung

Nachfolgend wird die absolute Verkehrsverlagerung durch die Einführung der Begegnungszone quantitativ für den DTV abgeschätzt.

Dazu wurden in einem ersten Schritt je Route auf der Dorfstrasse die Durchgangsverkehrsanteile beider Fahrrichtungen (west-ost und ost-west, vgl. Abb. 4 und Abb. 5) gemittelt. Diese Anteile wurden in einem zweiten Schritt je Route mit den Verlagerungen gemäss obigen Abschätzungen (vgl. Tab. 3 bis Tab. 6, rechte Spalte „Routenwahl (Anteil)“) multipliziert (separat für die Seestrasse und die Bruechstrasse). Das Ergebnis dieser Berechnung ist der Anteil Verkehr am Querschnitt der Dorfstrasse, welcher sich verlagert (siehe Spalte „Verlagerung Verkehrsaufkommen Querschnitt Dorfstrasse“ in den nachfolgenden Tabellen).

Bei der Berechnung der Verkehrsverlagerung im DTV wird angenommen, dass die Anteile am Querschnitt sich über den Tag ausgleichen. Dabei handelt es sich um eine vereinfachende Annahme und die Werte sind darum nur als Annäherung zu verstehen (kursiv).

Die erwarteten Verkehrsverlagerungen für die Seestrasse können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Route	Verlagerungen auf Seestrasse	Verlagerung Verkehrsaufkommen vom Querschnitt Dorfstrasse	Verlagerung absolut Erhebungszeitraum / DTV [Fz]	Verlagerung auf Seestrasse Total Erhebungszeitraum / DTV [Fz]	best. Verkehrsbelastung Seestrasse DTV [Fz]	künftige Belastung Seestrasse DTV [Fz]
1	unwahrscheinlich	0.0%	0 / 0	65 / ca. 310	14'000 100%	ca. 14'310 102.2%
2	möglich	3.2%	48 / 224			
3	möglich	0.8%	11 / 56			
4	möglich	0.4%	6 / 28			

Tab. 7 Übersicht der möglichen Verkehrsverlagerungen auf die Seestrasse (kursiv: DTV-Werte als Annäherung)

Insgesamt ist von wenig Verkehrsverlagerung auszugehen. Die grösste Verkehrsverlagerung ist auf der Route 2 möglich, da die alternativen Routen eine gleiche Reisezeit wie über die Dorfstrasse aufweisen. Der grösste Teil der Verkehrsverlagerungen wird auf die Seestrasse erfolgen, welche gut ausgebaut ist und diesen Mehrverkehr problemlos aufnehmen kann. Für die Seestrasse ist mit einem Mehrverkehr von ca. 310 Fahrzeugen im Querschnitt über den ganzen Tag zu rechnen.

Die möglichen Verkehrsverlagerungen auf die Bruechstrasse können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Route	Verlagerungen auf Bruechstrasse	Verlagerung Verkehrsaufkommen vom Querschnitt Dorfstrasse	Verlagerung absolute Menge Erhebungszeitraum / DTV [Fz]	Verlagerung auf Seestrasse Total Erhebungszeitraum / DTV [Fz]	best. Verkehrsbelastung Bruechstrasse DTV [Fz]	künftige Belastung Bruechstrasse DTV [Fz]
1	möglich	0.8%	12 / 56	22 / ca. 105	2'200 100%	ca. 2'305 104.7%
2	möglich	0.7%	10 / 49			
3	unwahrscheinlich	0.0%	0 / 0			
4	unwahrscheinlich	0.0%	0 / 0			

Tab. 8 Übersicht der möglichen Verkehrsverlagerungen auf die Bruechstrasse (kursiv: DTV-Werte als Annäherung)

Für die Bruechstrasse ist mit einem Mehrverkehr von ca. 105 Fahrzeugen (ca. 5%) im Querschnitt über den ganzen Tag zu rechnen. Diese Verkehrsverlagerungen sind der Kapazität der Bruechstrasse zumutbar.

Der Anteil Fahrzeuge, welcher die Dorfstrasse nur zu Teilen quert (also via der Kirchgasse, Bahnhof- oder Rosengartenstrasse in die Seestrasse fährt), ist gering. Verlagerungen sind grundsätzlich nicht zu erwarten. Auch eine Zunahme dieses Anteils wird nicht erwartet, da daraus keine Vorteile entstünden.

## Auswirkungen des Projekts Arealentwicklung Beugen, Meilen

Gemäss dem Gutachten der Genossenschaft Migros Zürich für das Areal Beugen Meilen [4] generiert das Areal bei der geplanten Umbau ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf der Dorfstrasse im DTV von 153 Fahrzeugen (ca. 2.2% am DTV der Dorfstrasse). Dieser Anteil ist sehr gering und hat keine nennenswerten Verlagerungseffekte zur Folge.

## Fazit

- ! **Der Durchgangsverkehr auf der Dorfstrasse beträgt etwa 25%. Trotz der Einführung einer Begegnungszone auf Teilen der Dorf- und Bahnhofstrasse kann von einer geringen Verkehrsverlagerung ausgegangen werden. Die Dorfstrasse ist bereits heute nicht die schnellste Route, entsprechend sprechen andere Gründe für die Routenwahl, auf welche auch die Begegnungszone wenig Einfluss hat. Der grösste Teil der geringen Verlagerungen erfolgt auf die Seestrasse. Eine spürbare Verlagerung auf die Bruechstrasse wird nicht erwartet. Weiter sind auch keine Veränderungen auf den Quartierstrassen zwischen Dorf- und Seestrasse zu erwarten.**